

ProfiPACK edition



Žádný jiný letoun německé Luftwaffe není výrazněji spojen s jejím vzestupem a pádem ve druhé světové válce, než stíhací Messerschmitt Bf 109.

Letoun, který koncepcí výrazně předběhl svou dobu, se stal tahounem stíhacího letectva od prvních válečných konfliktů nacistického Německa až do jeho hořkého konce. Historie Bf 109 se začala psát v období let 1934–35, kdy Říšské ministerstvo letectví formulovalo specifikace zakázky na vývoj jednomotorového jednoplošného stíhacího letounu. Prestižní soutěže se zúčastnily firmy Arado, Heinkel, Focke-Wulf a Bayerische Flugzeugwerke. V poslední jmenované působil jako technický ředitel profesor Willy Messerschmitt, jehož renomé značně posílil úspěch s nedlouho předtím dokončeným kurýrním Bf 108. Messerschmittovým cílem bylo zkonstruovat letoun s co nejlepším poměrem výkonu k celkové hmotnosti a velikosti stroje. Zároveň se zaměřil na co nejčistší aerodynamiku. Výsledkem jeho snažení byl kompaktní letoun s jemnými aerodynamickými tvary a progresivními konstrukčními prvky, jakými byly dolnokřídlá koncepce, zatahovací podvozek, křídlo s velmi štíhlým profilem, pohyblivé sloty nebo vztlakové klapky. Ani uzavíratelný překryt kabiny nebo skořepinová konstrukce trupu nebyly čtyři roky před začátkem druhé světové války obvyklé. Bf 109 byl již od počátku nadějným projektem a v soutěži poněkud překvapivě zvítězil nad renomovanějšími konkurenty. Problémy s hnací jednotkou ovšem vyřešila až výměna motoru Jumo 210 za DB 601. Ten je spolu s pozdějším DB 605 spojen s celým vývojem a službou Bf 109. Řadový invertní vidlicový dvanáctiválec poháněl několik desítek tisíc vyprodukovaných „stodevítka“ ve více než 25 verzích a variantách.

Od Španělska po Barbarossu

K prvnímu bojovému nasazení tří zkušebních kusů Bf 109 došlo za občanské války ve Španělsku, kam byly tyto letouny odeslány v prosinci 1936. Stroje z před sériové výroby měly osvědčit schopnosti letounu v moderní letecké válce. Následně se do bojového nasazení u 2.J/88 Legion Condor začaly dostávat i sériové stroje varianty Bf 109B-1. Německo využívalo pro ukázky své nově nabyté letecké síly potenciálním protivníkům i sportovní klání. Triumf letounů Bf 109 na leteckém mítinku v Curychu v létě 1937 byl navíc doplněn o několik měsíců později ustanovením rychlostního rekordu 610,95 km/h.

Vývoj Bf 109 následoval verzemi C, D a E, které následovaly ve velmi krátkých časových úsecích. Navzdory tomu ale doplňování nových strojů k bojovým útvarům nepokračovalo tempem, jaké by si velení Luftwaffe přálo. Ještě v srpnu roku 1938 tvořily Bf 109 méně než polovinu z 643 prvoliniových stíhacích letounů. Ovšem během následujících měsíců roku 1938 se tempo dodávek k bojovým útvarům zrychlilo, takže v okamžiku přepadení Polska (kterého se však zúčastnilo jen nějakých vě stě Bf 109) tak Luftwaffe disponovala zajisté nejlepší stíhačkou, jaká byla v kontinentální Evropě v té době k dispozici.

S technickou i množstevní převahou absolvovala stíhací část Luftwaffe polskou kampaň, první obranu Říše, Blitzkrieg proti západu i bitvu o Francii. V letních měsících roku 1940 pak zahájila svůj do té doby nejobtížnější úkol, útoky na Velkou Británii. V tom okamžiku se ovšem projevil jeden vážný nedostatek Bf 109, a to nepřipravenost konstrukce stroje na nesení přídatné nádrže, která by zvýšila dolet letounu při

doprovodu bombardérů nad Británií. Tato zdánlivá maličkost byla jedním z faktorů, které zapříčinily porážku Luftwaffe v Bitvě o Británii. Zkušenosti z bojů v roce 1940 pak napomohly při vývoji verze F, která se začala k bojovým útvarům dostávat během předjaří 1941. Po bojích nad Kanálem a severní Francií, spíše již defenzivního charakteru, se Bf 109F zapojily i do útočných akcí, a to zejména při operaci Barbarossa nebo v severní Africe. Do pozdějších bojů se pak zapojovaly především Bf 109 verze G a v posledních měsících války pak také verze K.

Ačkoli bylo na konci války zřejmé, že se koncepce Bf 109 dostala po deseti letech služby na hranici svých možností, dokázal její vývoj po celou dobu bojové činnosti držet krok se stíhacími letouny protivníků. Kromě svého prioritního určení, tedy v roli čistě stíhacího letounu, se Bf 109 uplatnily také jako stíhací-bombardovací, průzkumné, noční stíhací, palubní stíhací, cvičné nebo záchranné stroje.

Messerschmittův Bf 109 z oblohy nezmizely ani po válce. Několik strojů například používalo až do roku 1949 Švýcarsko, mnohé létaly v balkánských zemích nebo v Československu, kde byly provozovány jak v původní podobě, tak v přestavěné variantě, poháněné motory Jumo 211 (a označené Avia S-199).

Tato stavebnice: Bf 109G-10 Erla

Verze Bf 109G byla přímým pokračovatelem provedení Bf 109F. Hlavním rozdílem byl výkonnější motor DB 605, který byl dalším vývojem DB 601. Vzniklo několik verzí a subverzí Bf 109G jak s přetlakovým, tak nepřetlakovým kokpitem a vývoj pomalu směřoval k nové verzi Bf 109K, pro kterou byl připraven nový motor DB 605D. Ten byl ovšem využit také pro přechodné řešení, které vzniklo v továrně Erla. Byl pro něj využit drak dřívějšího provedení G-14, které se objevilo již v červenci 1944 jako náhrada za G-6, přičemž zahrnovalo všechna dílčí vylepšení do té doby na G-6 provedená. DB 605D dostal stejně jako DB 605AS větší kompresor z motoru DB 603 a také automatické ovládání kompresoru podle výšky letu. V létě 1944 byly zahájeny dodávky motorů DB 605DM a DM0, hlavními produkčními verzemi pak byly DB 605DB pro použití benzínu B4 se systémem MW50, a DB 605DC, poháněné 96oktanovým benzinem C3, bez instalovaného systému MW50. Motory DB 605D byly instalovány výhradně společně s většími chladiči oleje typu FO 987, větší 54 litrovou olejovou nádrží a větším sáním vzduchu ke kompresoru. Produkce Bf 109G-10 běžela od podzimu 1944, jejich společným znakem byly také větší křídelní chladiče ALF 907C místo původních ALF 750B, větší sání vzduchu ke kompresoru a větší vrtule typu VDM 9-12159 se širšími vrtulovými listy. Standardem stal jak překryt kabiny Erla Haube, tak vysoká směrovka.

Bf 109G-10 byly vyráběny v závodech tří firem: Erla Lipsko, Messerschmitt AG Regensburg a Wiener Neustädter Flugzeugwerke. Provedení vycházející z továrny Erla bylo jasně rozlišitelné od ostatních odlišným tvarováním kapotáže motoru s absencí boulí na přídi před a pod výfuky. Ty si u Mtt Regensburg a WNF vynutila širší kliková skříň motoru a odlišná olejová instalace. V továrně Erla se s problémem vypořádali kompletní změnou kapotáže motoru. Celkem bylo vyrobeno 2600 ks verze G-10, výroba byla ukončena v březnu 1945.

ATTENTION



UPOZORNĚNÍ



ACHTUNG



ATTENTION



注意



Carefully read instruction sheet before assembling. When you use glue or paint, do not use near open flame and use in well ventilated room. Keep out of reach of small children. Children must not be allowed to suck any part, or pull vinyl bag over the head.



Před započítím stavby si pečlivě prostudujte stavební návod. Při používání barev a lepidel pracujte v dobře větrané místnosti. Lepidla ani barvy nepoužívejte v blízkosti otevřeného ohně. Model není určen malým dětem, mohlo by dojít k požití drobných dílů.

INSTRUCTION SIGNS * INSTR. SYMBOLS * INSTRUKTION SINNBILDEN * SYMBOLES * 記号の説明

OPTIONAL
VOLBABEND
OHNOUTSAND
BROUSITOPEN HOLE
VYVRTAT OTVORSYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽREMOVE
ODŘÍZNOUTREVERSE SIDE
OTOČITAPPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽIT EDUARD MASK
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE

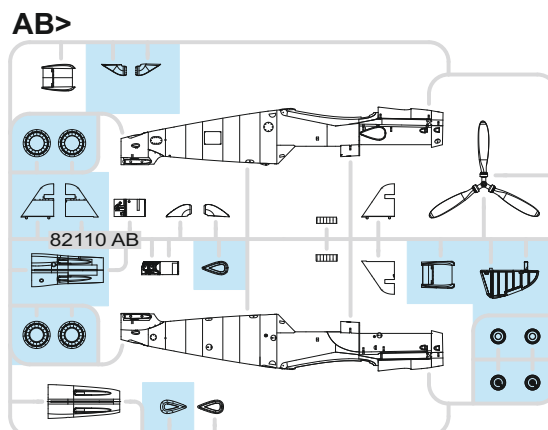
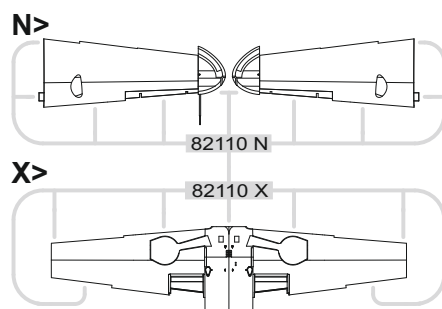
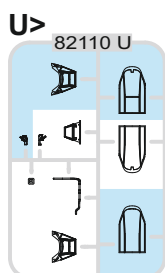
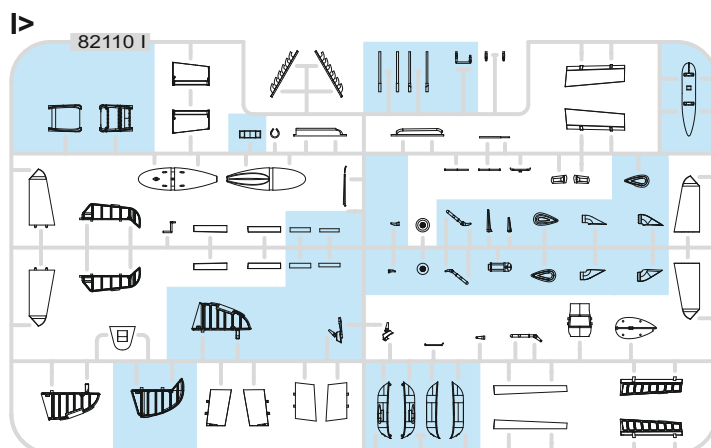
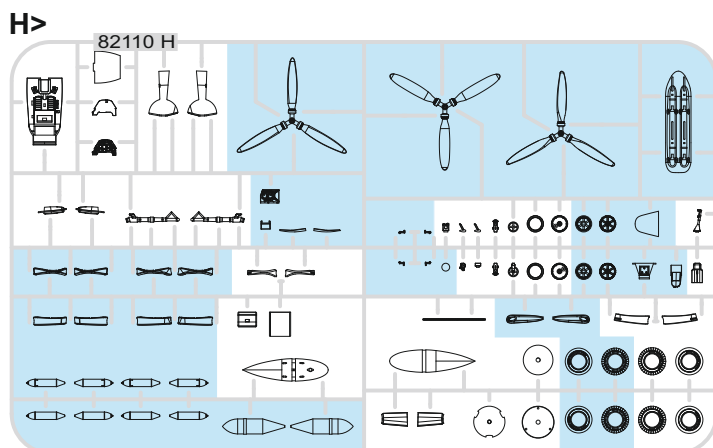


PIÈCES

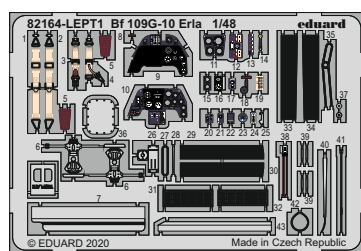
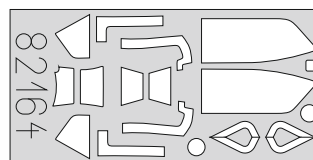


部品

PLASTIC PARTS



PE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS

eduard
MASK

-Parts not for use. -Teile werden nicht verwendet. -Pièces à ne pas utiliser. -Tyto díly nepoužívejte při stavbě. - 使用しない部品

COLOURS



BARVY



FARBEN



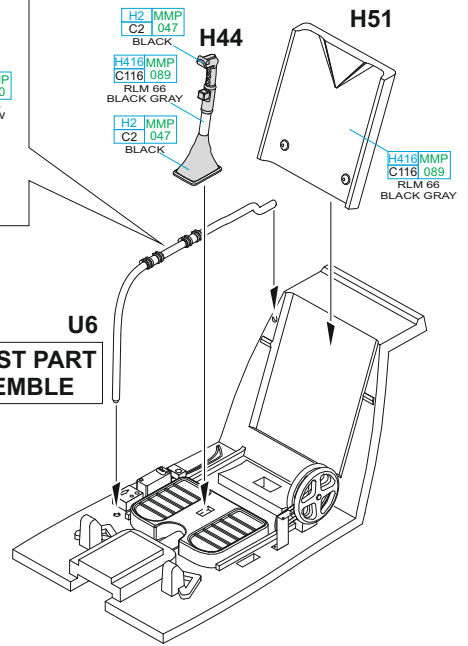
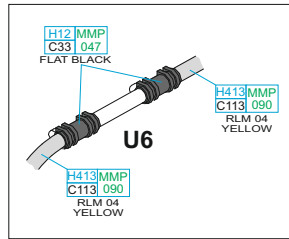
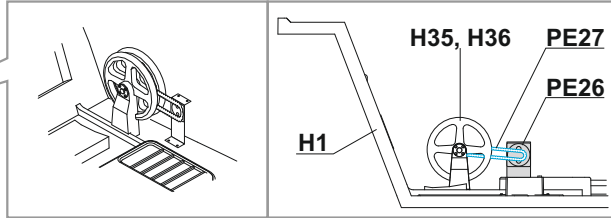
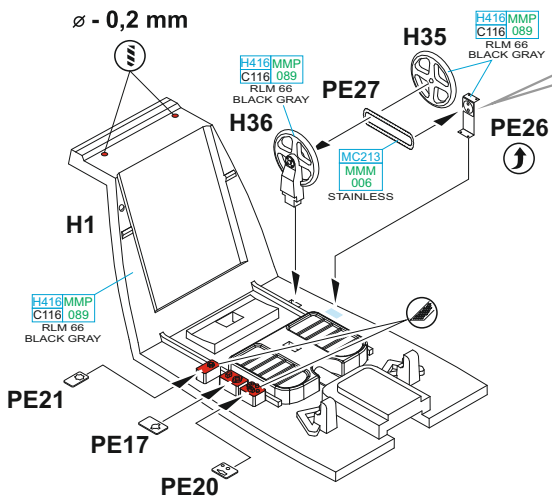
PEINTURE



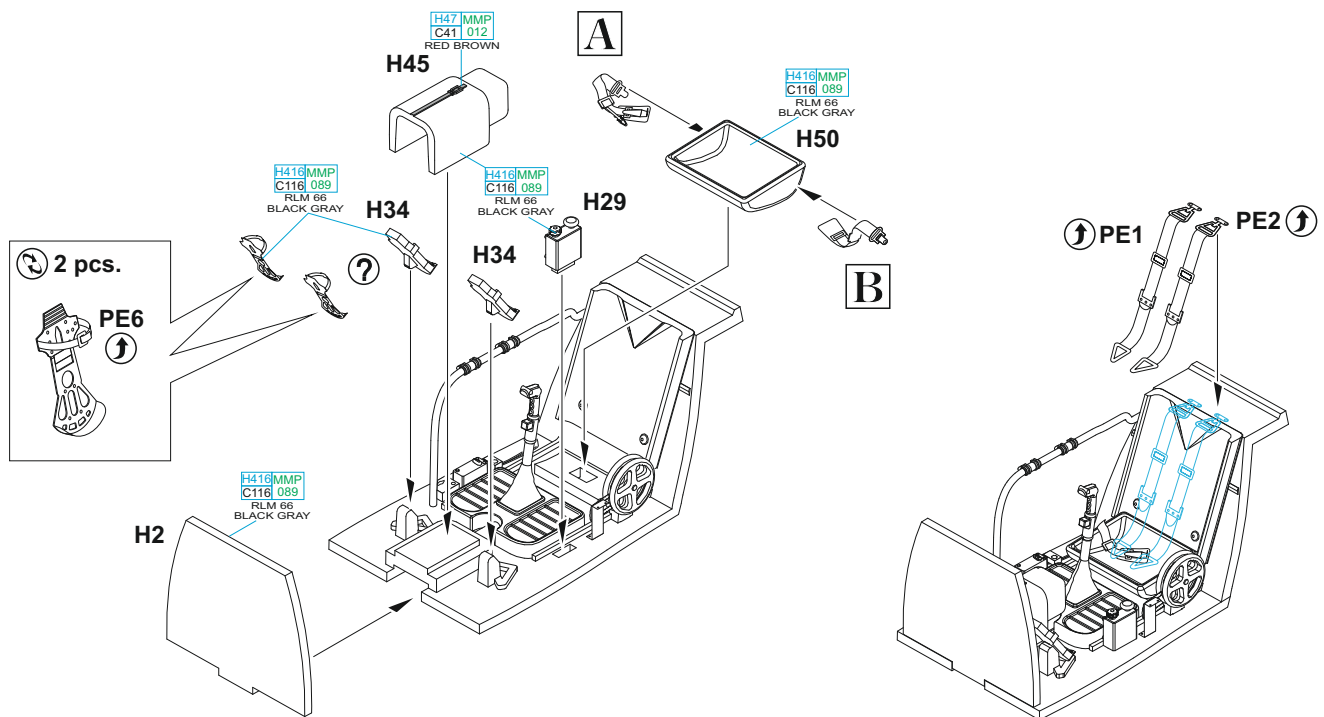
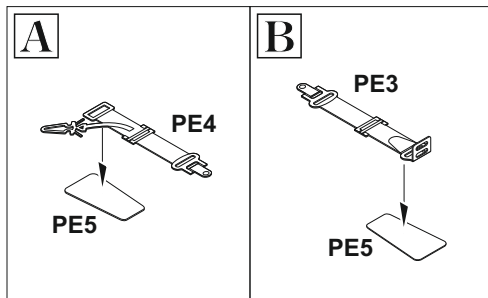
色

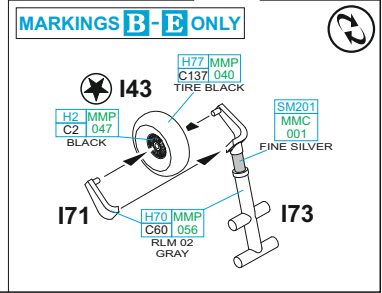
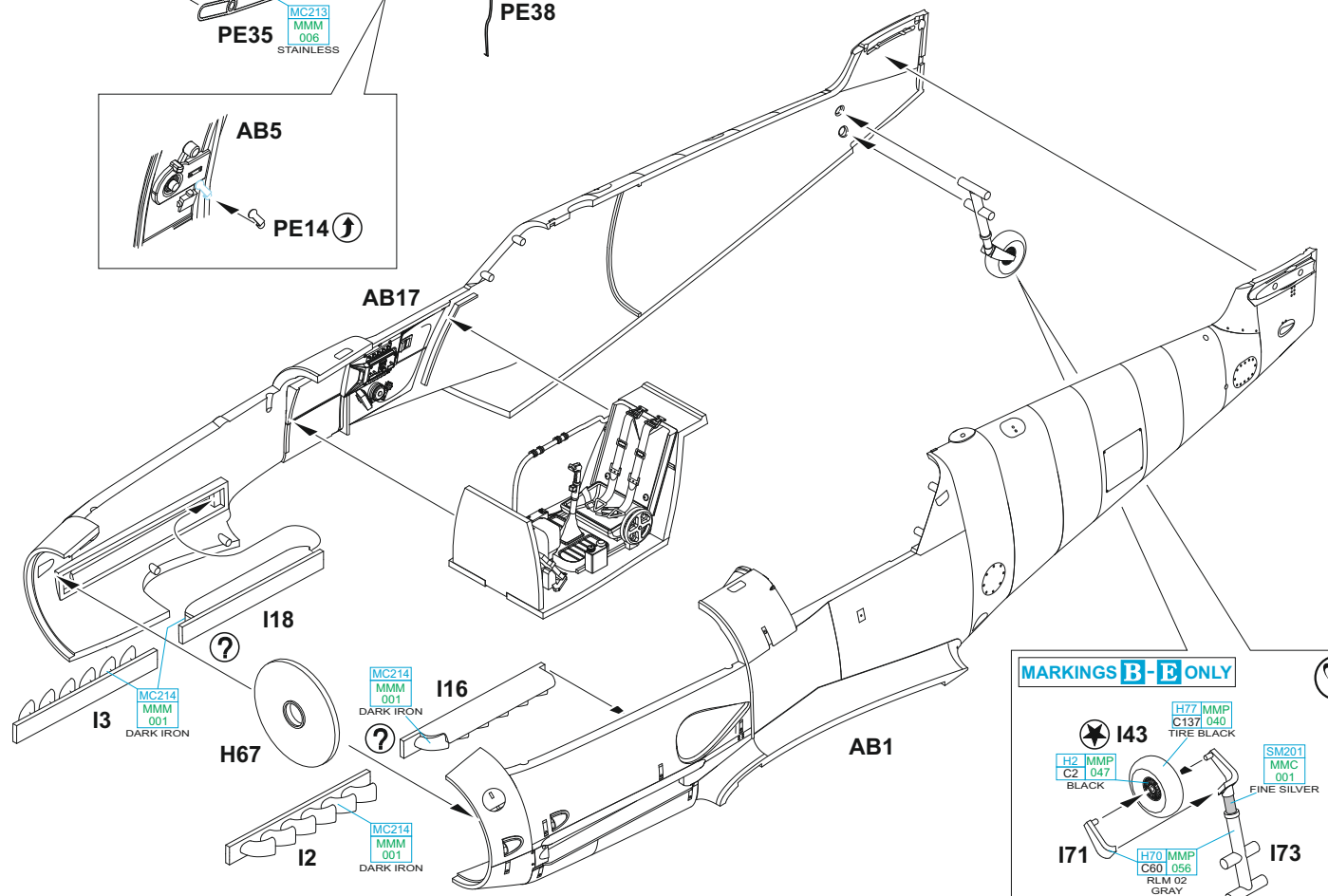
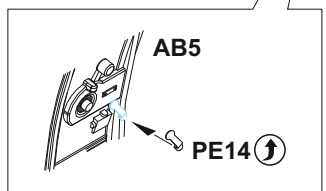
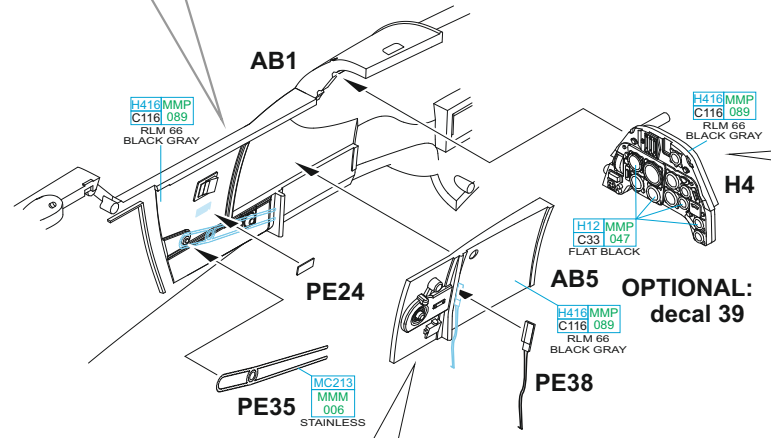
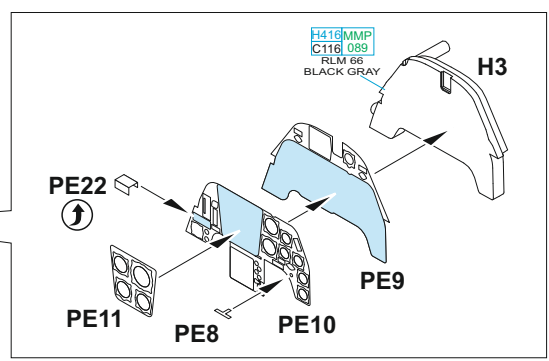
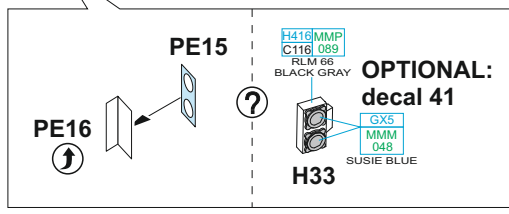
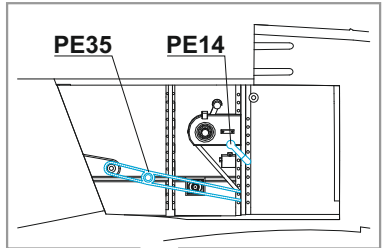
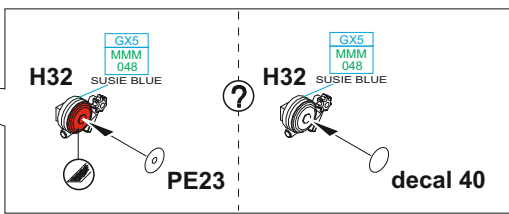
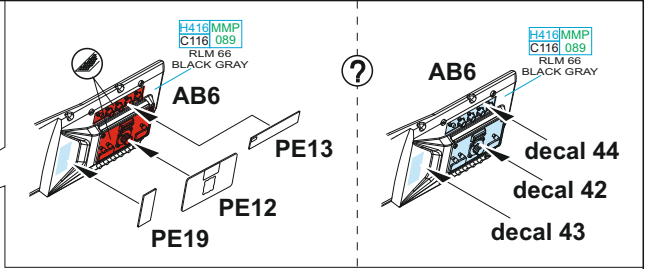
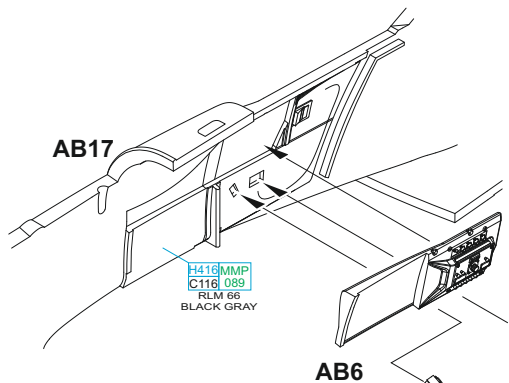
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H2	C2	MMP-047	BLACK
H5	C5	MMP-048	BLUE
H11	C62	MMP-001	FLAT WHITE
H12	C33	MMP-047	FLAT BLACK
H47	C41	MMP-012	RED BROWN
H65	C18	MMP-088	RLM70 BLACK GREEN
H69	C37	MMP-050	RLM75 GRAY
H70	C60	MMP-056	RLM02 GRAY
H77	C137	MMP-040	TIRE BLACK
H90	C47		CLEAR RED
H94	C138		CLEAR GREEN
H319	C319	MMP-064	LIGHT GREEN

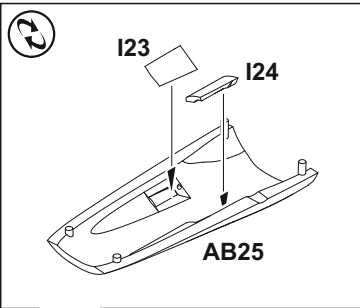
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H413	C113	MMP-090	RLM04 YELLOW
H416	C116	MMP-089	RLM66 BLACK GRAY
H417	C117	MMP-051	RLM76 LIGHT BLUE
H422	C122	MMP-053	RLM82 LIGHT GREEN
Mr.METAL COLOR		METALLICS	
MC213		MMM-006	STEEL
MC214		MMM-001	DARK IRON
MC218		MMM-003	ALUMINIUM
Mr.COLOR SUPER METALLIC		METALLICS	
SM201		MMC-001	SUPER FINE SILVER
Mr.COLOR GX		METALLICS	
GX5		MMC-048	SUSIE BLUE



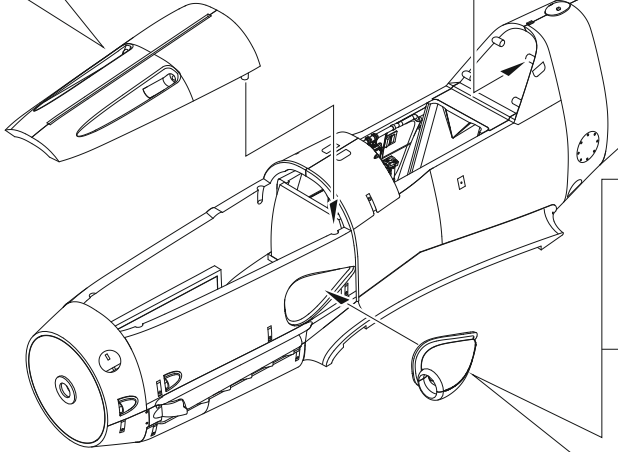
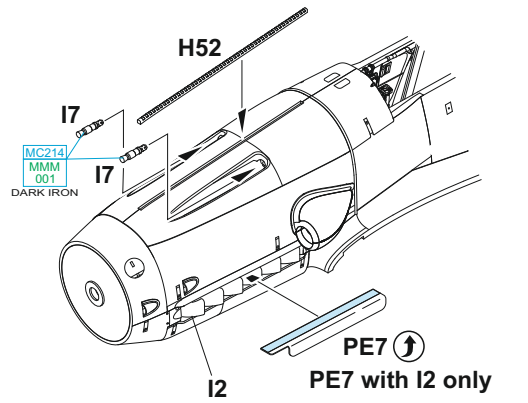
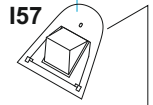
THE LATEST PART TO ASSEMBLE







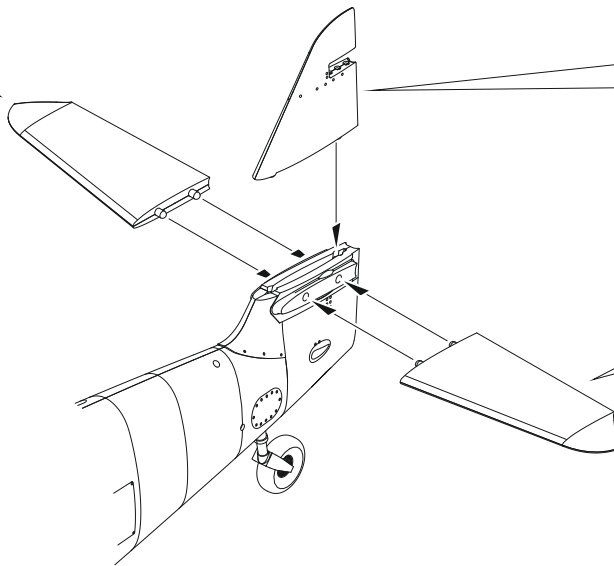
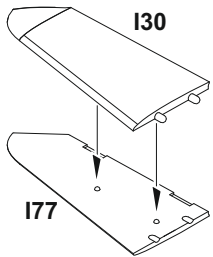
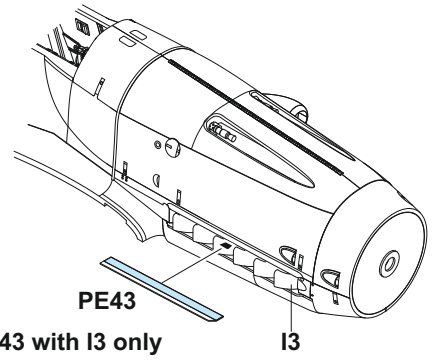
H416 MMP
C116 089
RLM 66
BLACK GRAY



AB7

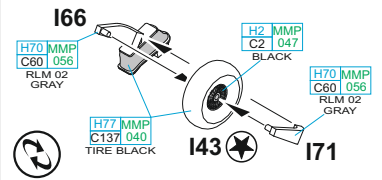
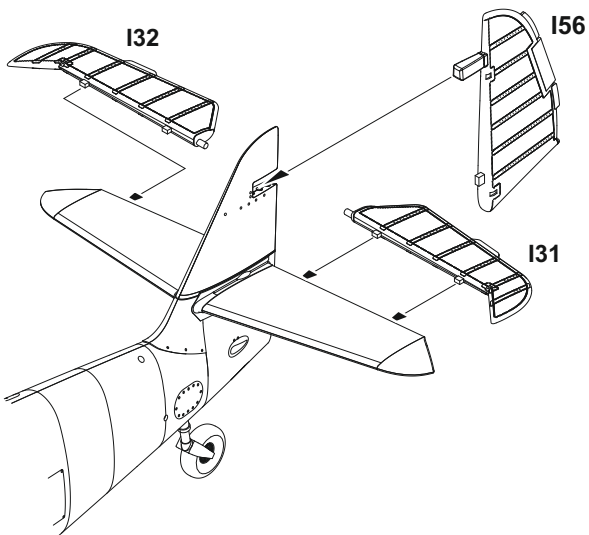
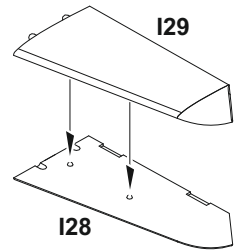
AB8

AB27

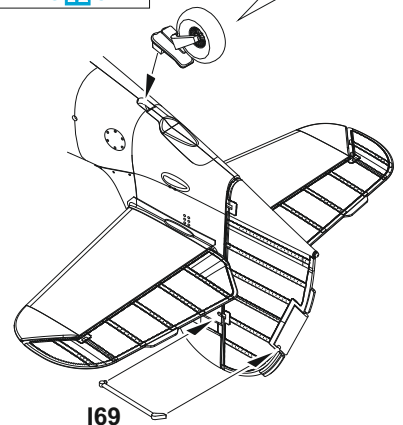


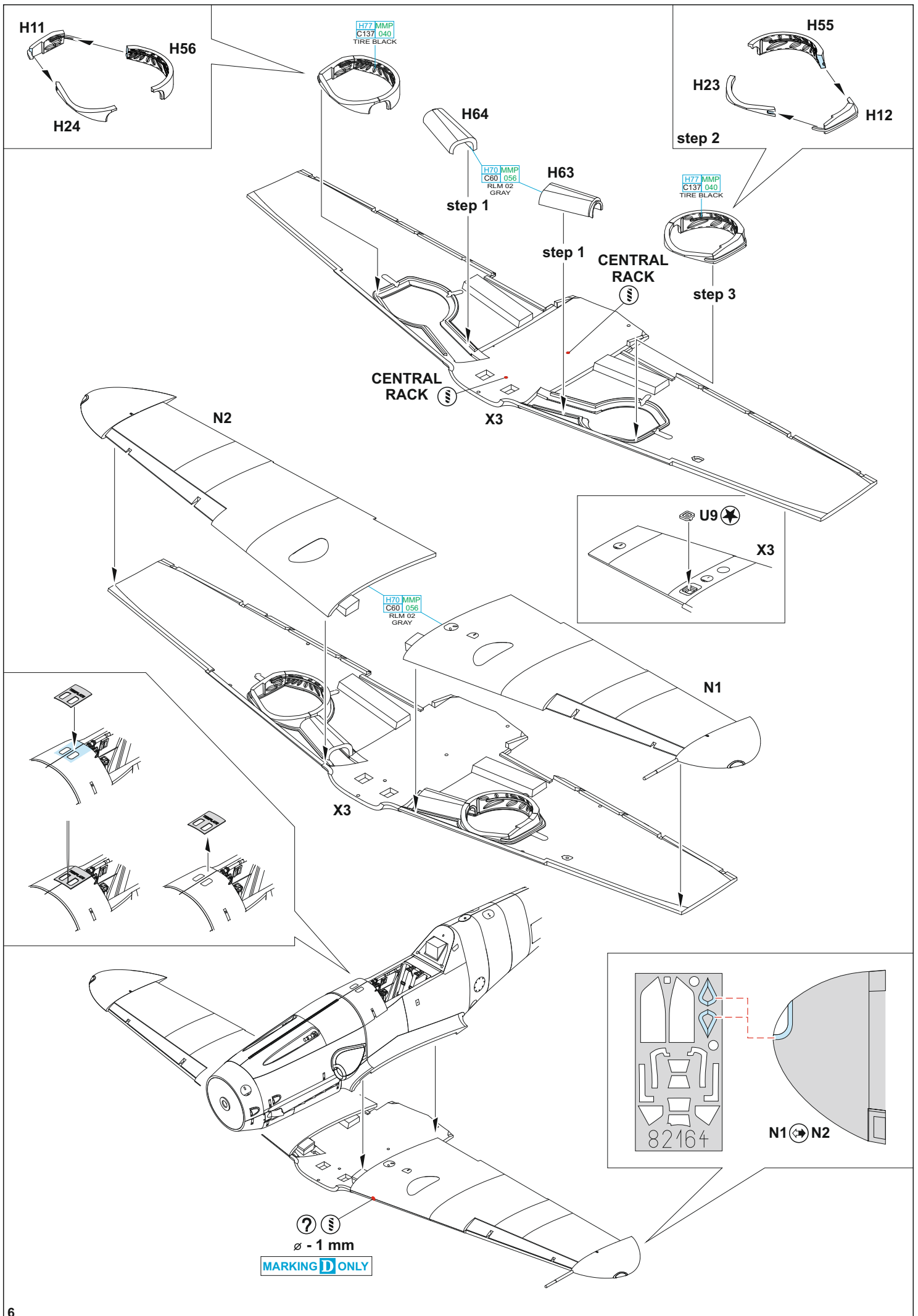
AB13

AB12

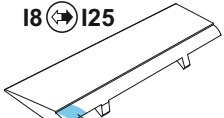


MARKING A ONLY





I8 ↔ I25

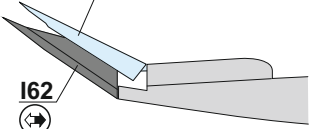


decal S32 ? S37

decal S31 ? S38

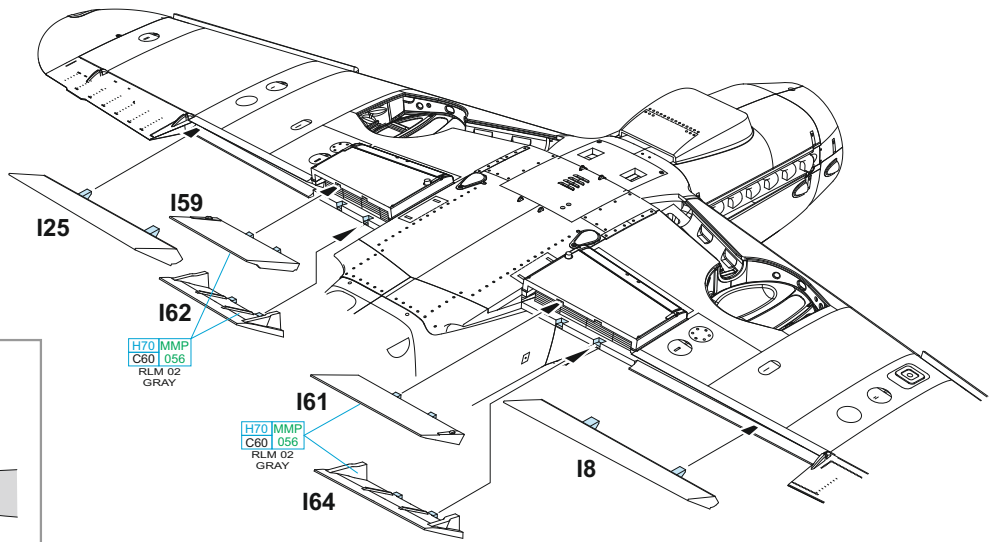
CORRECT POSITION OF RADIATOR FLAPS

I59 ↔ I61



I62

I64



H38

H77 MMP C137 040 TIRE BLACK

H2 MMP C2 047 BLACK

H2 MMP C2 047 BLACK

H71, H72

H37



SM201 MMC 001 SUPER CHROME

decal S66

H13



H70 MMP C60 056 RLM 02 GRAY

H6

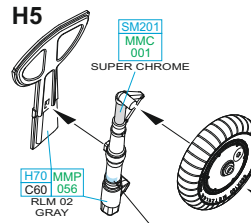
H5

SM201 MMC 001 SUPER CHROME

H70 MMP C60 056 RLM 02 GRAY

H14

decal S66



H37

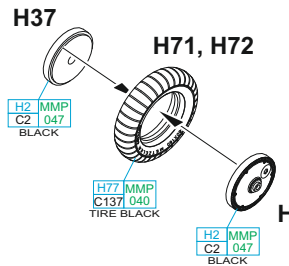
H71, H72

H2 MMP C2 047 BLACK

H77 MMP C137 040 TIRE BLACK

H38

H2 MMP C2 047 BLACK



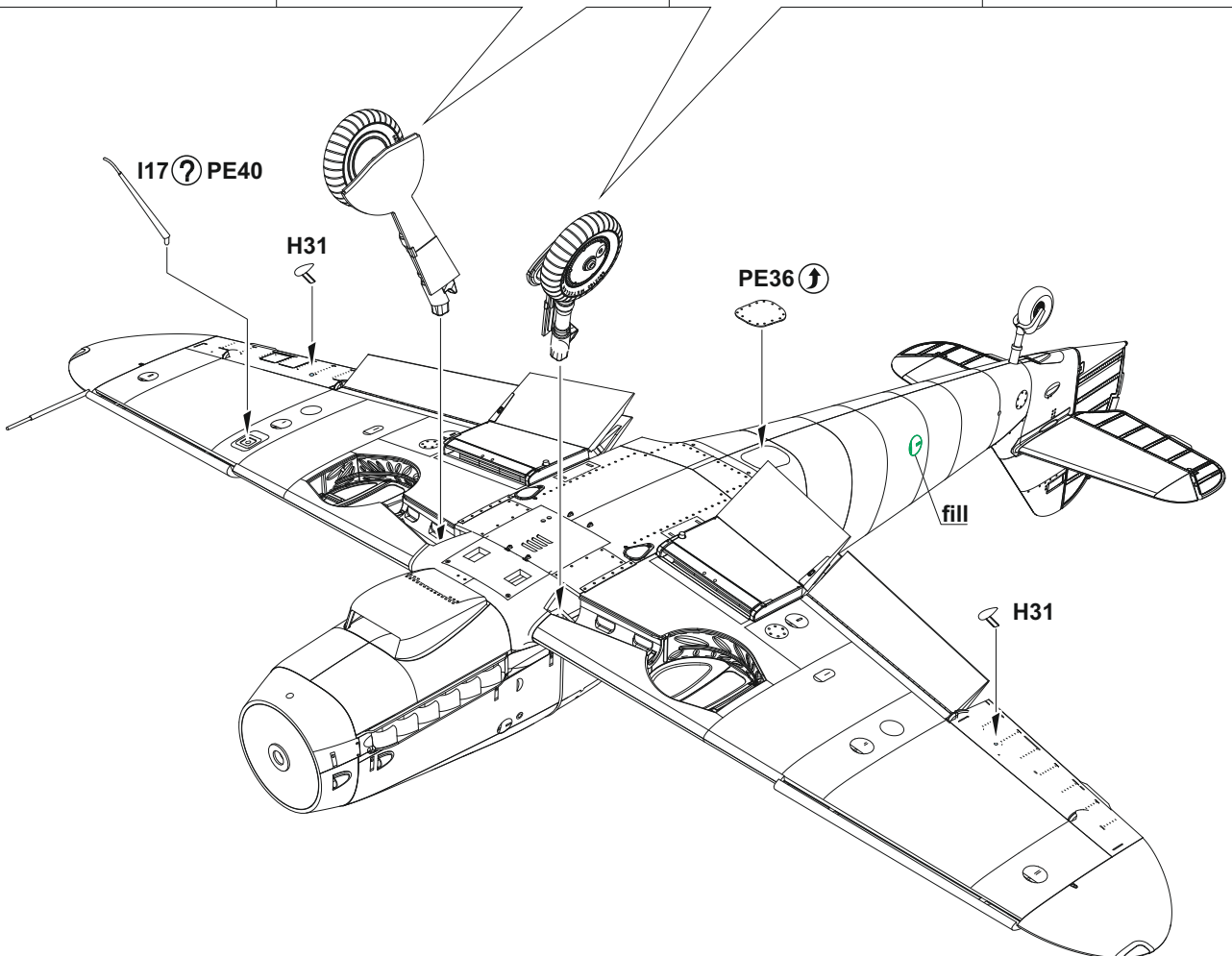
I17 ? PE40

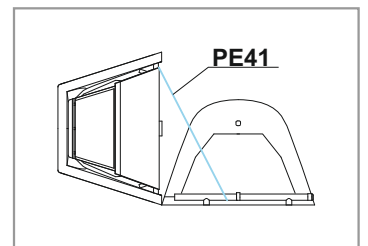
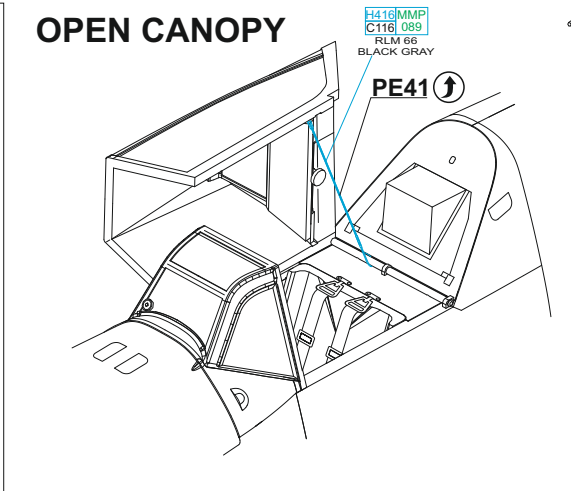
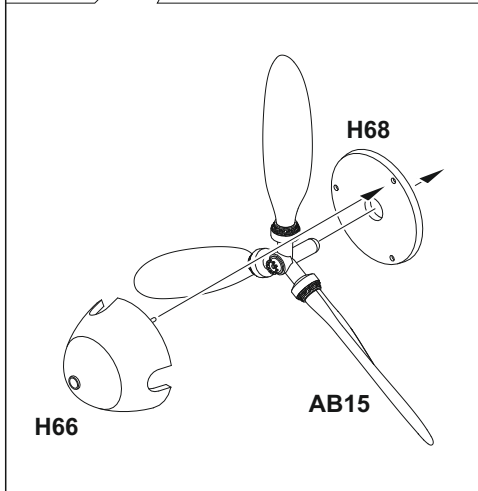
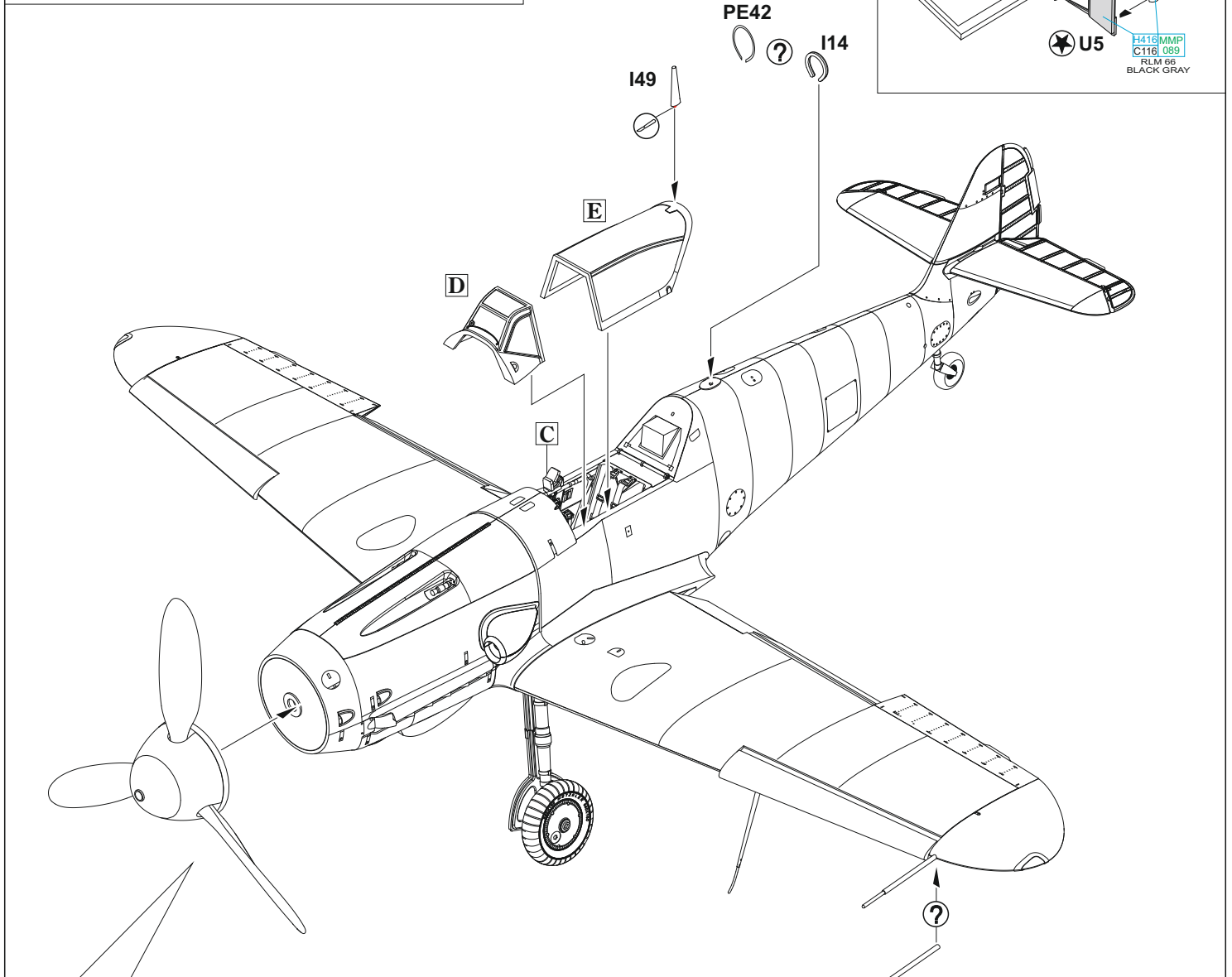
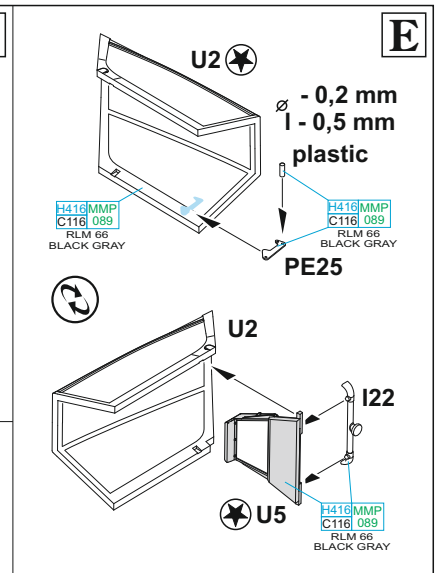
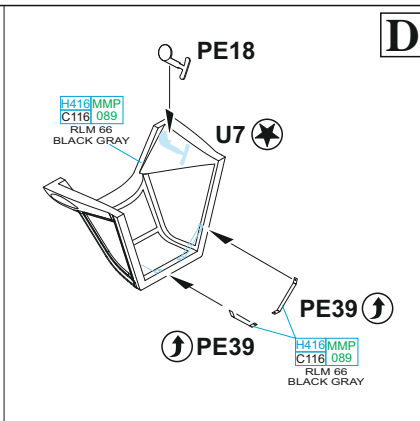
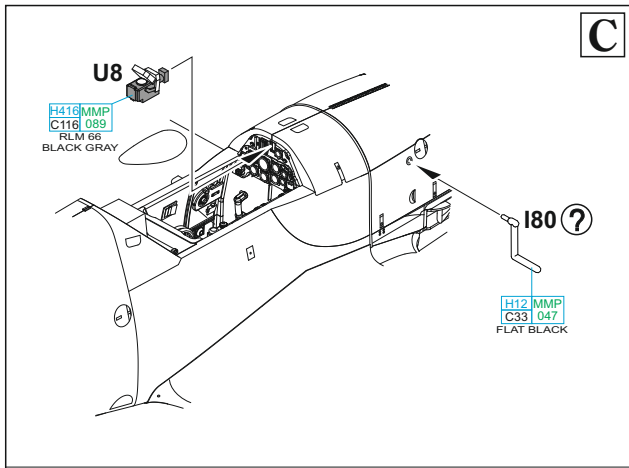
H31

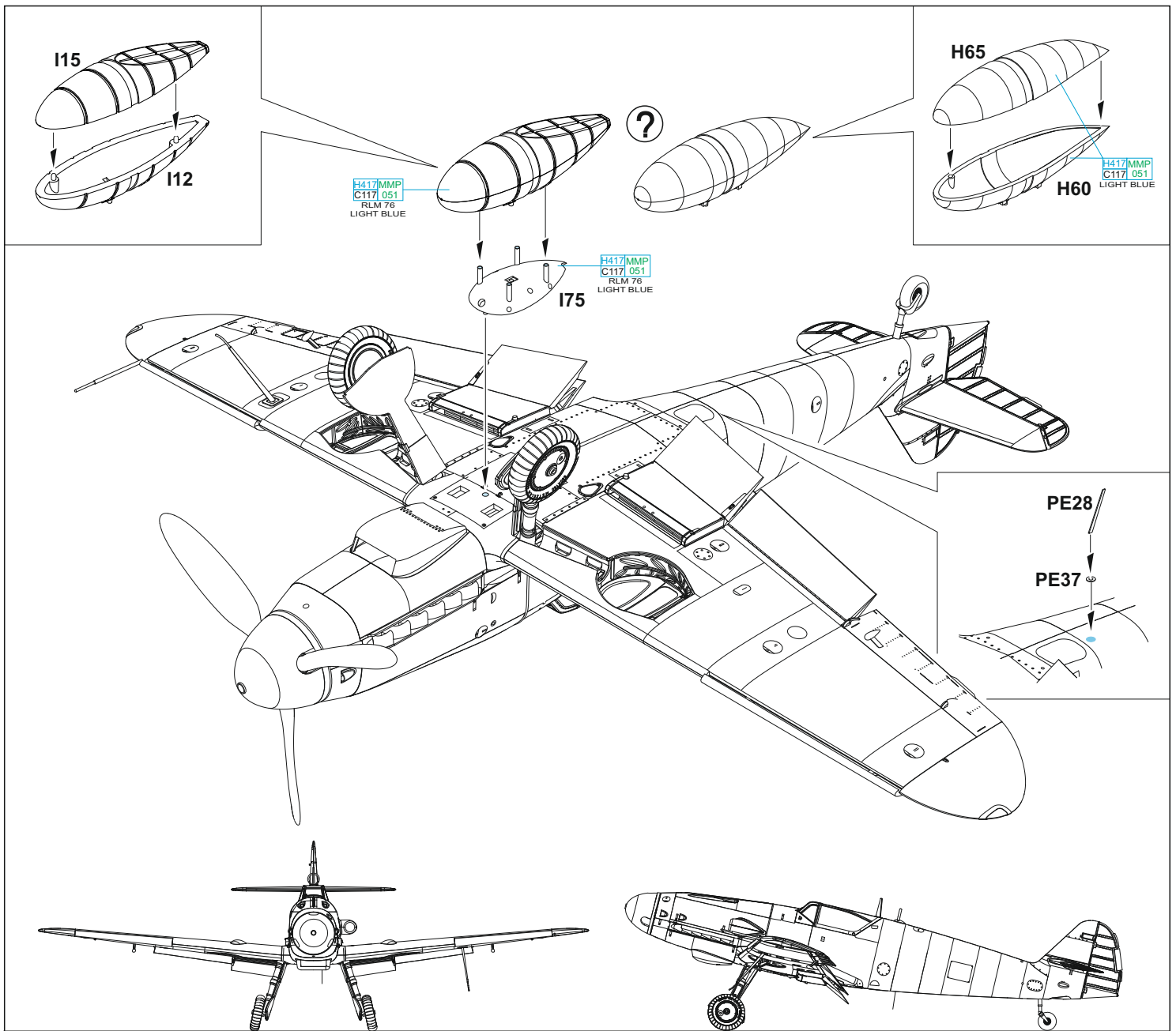
PE36 ↑

fill

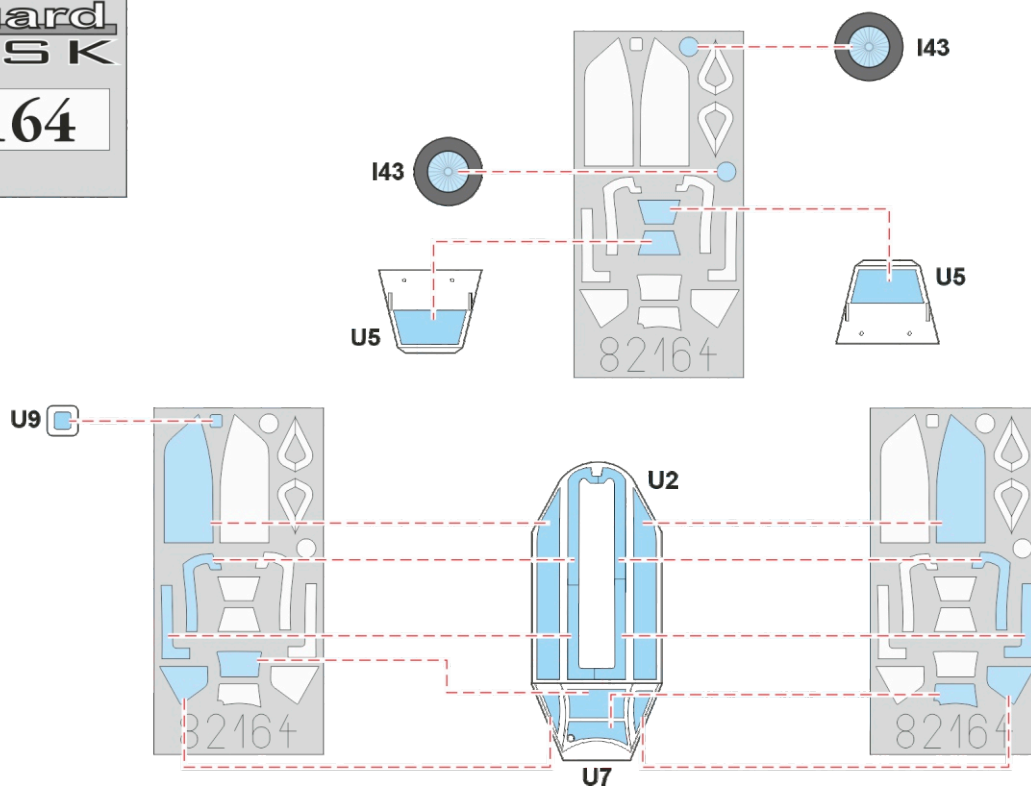
H31





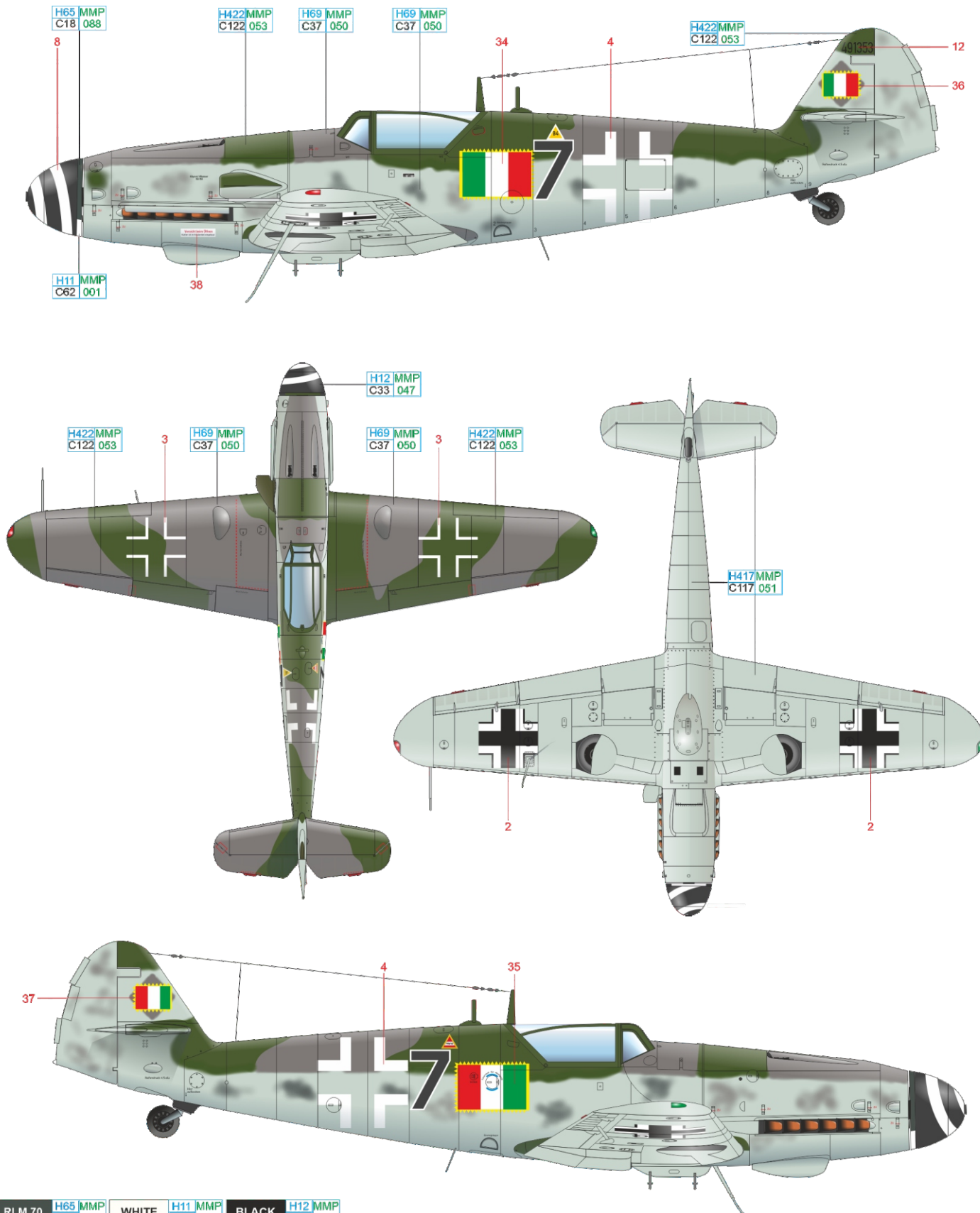


eduard
MASK
82164



A WNr. 491353, Cap. Ugo Drago, 4^a Squadriglia, 2^o Gruppo Caccia, Aeronautica Nazionale Repubblicana, Aviano, Itálie, únor 1945

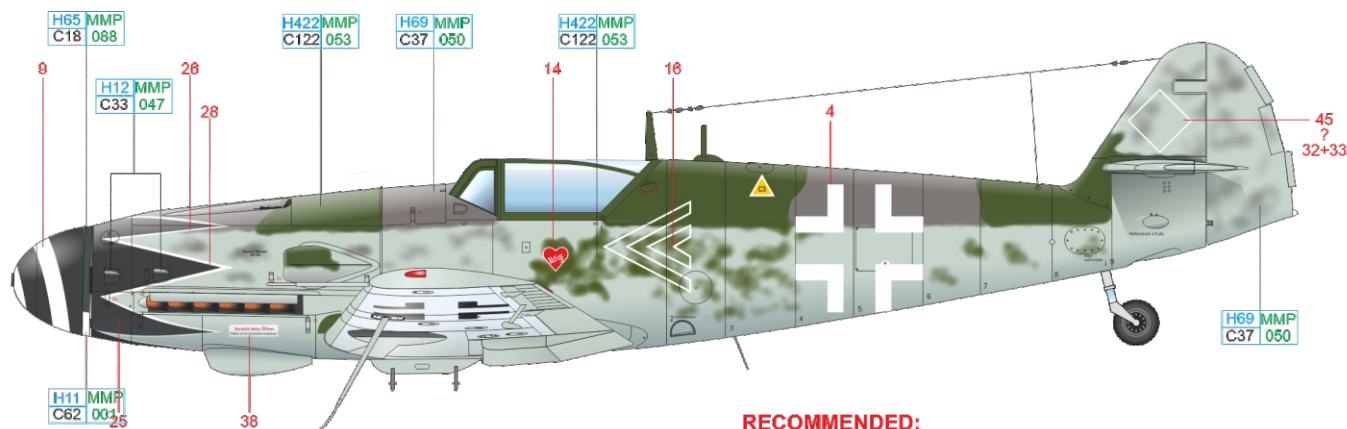
Po vyhlášení Italské sociální republiky dne 18. září 1943, loutkového státu na území Itálie obsazeném německou brannou mocí a pod vedením Benita Mussoliniho, bylo tomuto státu Německem povoleno vytvořit armádu o síle čtyř divízií. Její letecká složka, nesoucí název Aeronautica Nazionale Repubblicana, sestávala ze dvou stíhacích skupin (Gruppo Caccia), torpédové skupiny (Gruppo Aerosiluranti Buscaglia) a několika transportních letek. Obě stíhací skupiny létaly v roce 1945 s Messerschmitty Bf 109G-6/G-10/G-14. Velitelem 4^a squadriglia, nesoucí název Gigi Tre Osei, byl v té době Capitano Ugo Drago, který dosáhl sedmnácti sestřelů a v dubnu 1945 obdržel německý Rytířský kříž. Po válce emigroval do Argentiny, kde se živil jako instruktor létání, ale v roce 1953 se vrátil zpět do Itálie a byl přijat k letecké společnosti Alitalia, u níž létal až do roku 1973. Zemřel v Římě 22. dubna 2007. Ke konci války už nebylo ze strojů používaných ANR většinou odstraňováno označení v podobě křížů na trupu a křídle, pouze svastika na kýlovce byla zastříkána a nahrazena označením italských strojů. Toto označení v podobě italské vlajky olemované žlutými trojúhelníky bylo doplněno i na boky trupu.



RLM 70	H65 MMP C18 088	WHITE	H11 MMP C62 001	BLACK	H12 MMP C33 047
RLM 75	H69 MMP C37 050	RLM 76	H417 MMP C117 051	RLM 82	H422 MMP C122 053

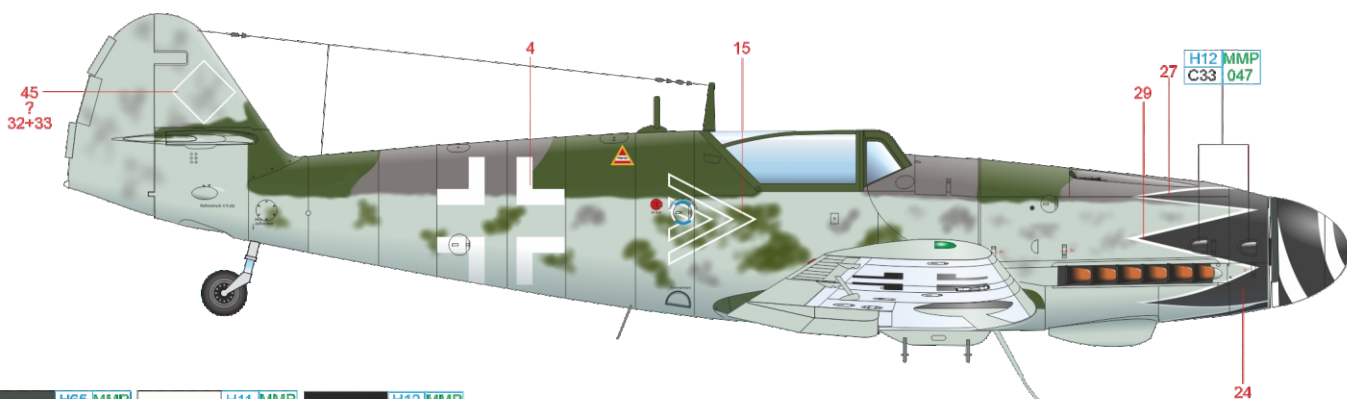
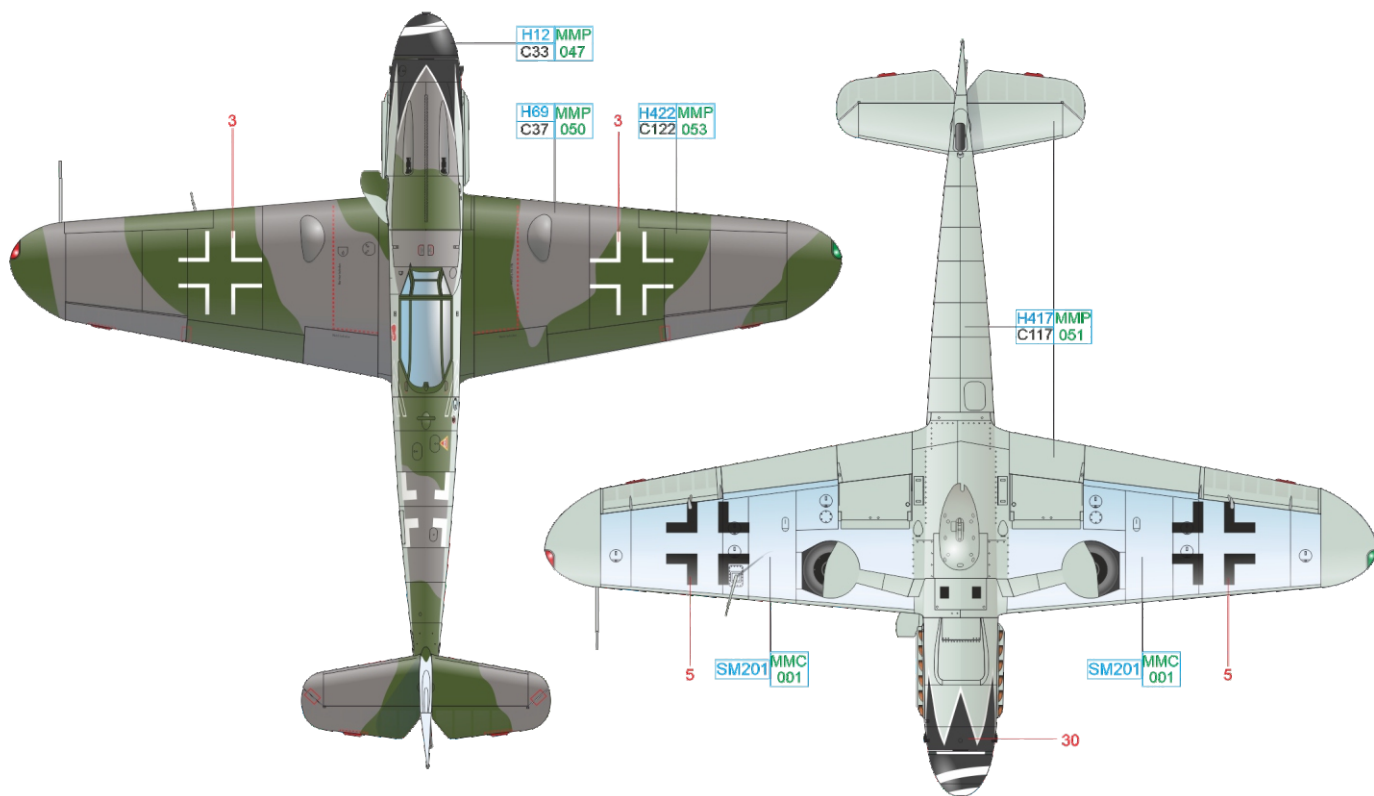
B Hptm. Erich Hartmann, I./JG 52, Görlitz, Německo, duben 1945

Erich Hartmann, nejúspěšnější stíhač všech dob, přičichl k řemeslu stíhače poprvé u 7. Staffel JG 52, do níž byl zařazen 10. října 1942. Jagdgeschwader 52 zůstal věrný až do konce 2. světové války, který jej zastihl ve funkci velitele její I. Gruppe. Počet jeho sestřelů se zastavil na čísle 352. Za své úspěchy byl 25. srpna 1944 vyznamenán Rytířským křížem s dubovou ratolestí, meči a brilianty. Po válce byl převezen do zajateckého tábora za Uralem, z něhož byl propuštěn až v roce 1955. Následující rok vstoupil do řad západoněmecké Luftwaffe a ujal se velení JG 71, první stíhací jednotky poválečné Luftwaffe, která byla vyzbrojena proudovými stíhačkami. Do důchodu odešel v roce 1970 a zemřel 20. září 1993. Hartmannův letoun nesl černý, bíle lemovaný tulipán na přídi. Pod kabinou na levé straně bylo namalováno srdce se jménem Hartmannovy manželky. Označení stroje velitele Gruppe v podobě dvojitého klínu bylo provedeno pouze bílým lemem.



RECOMMENDED:

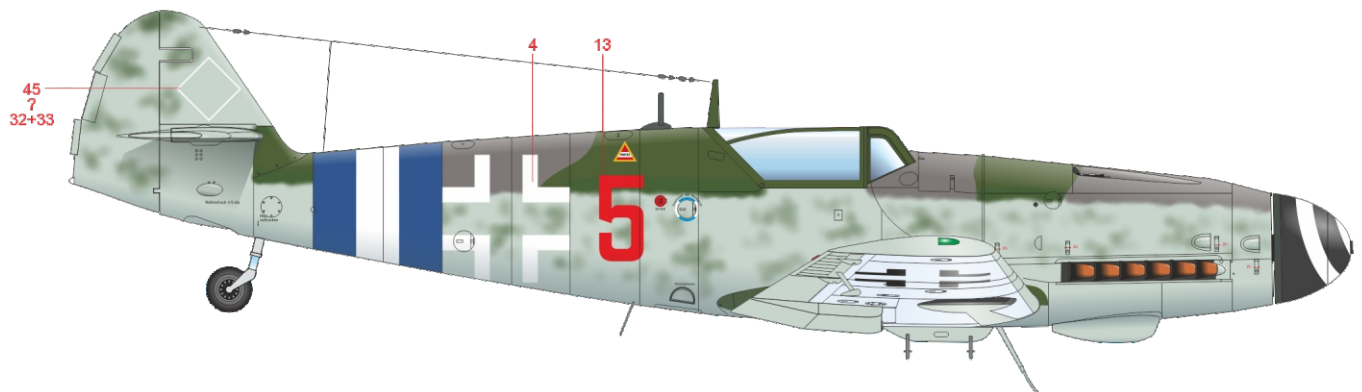
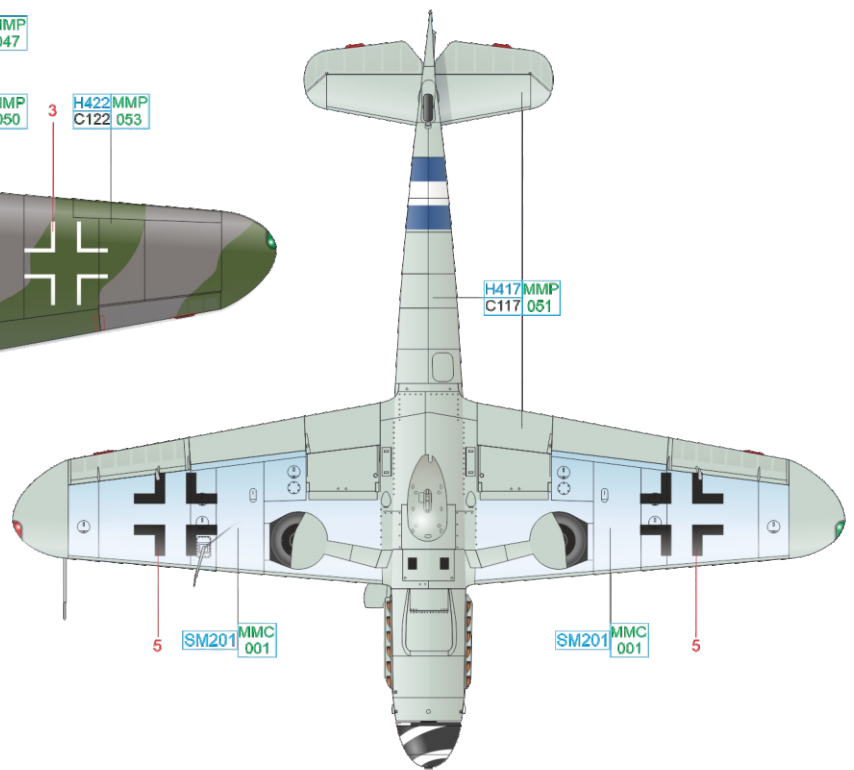
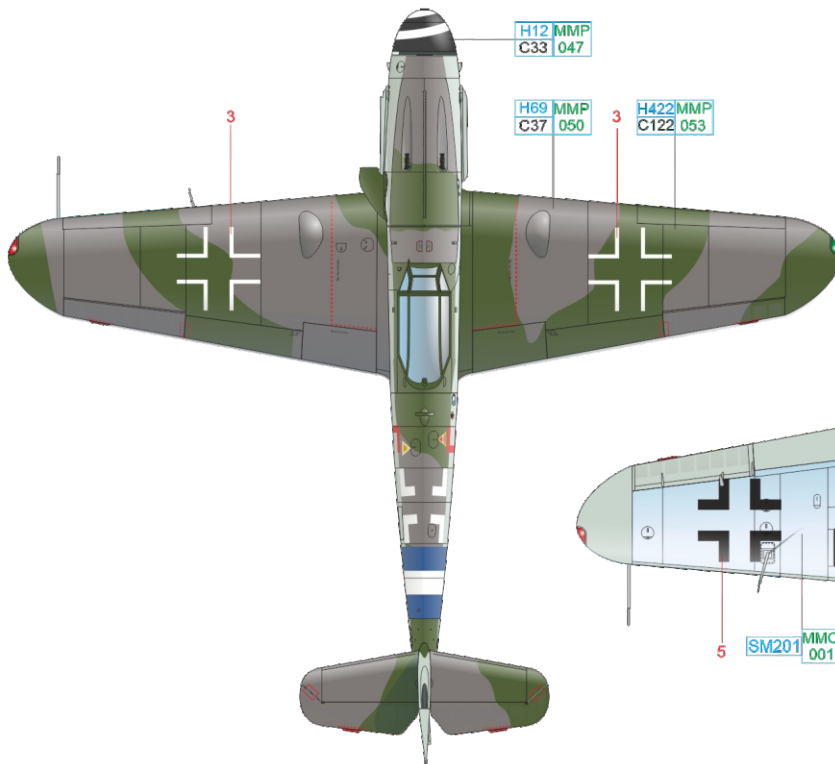
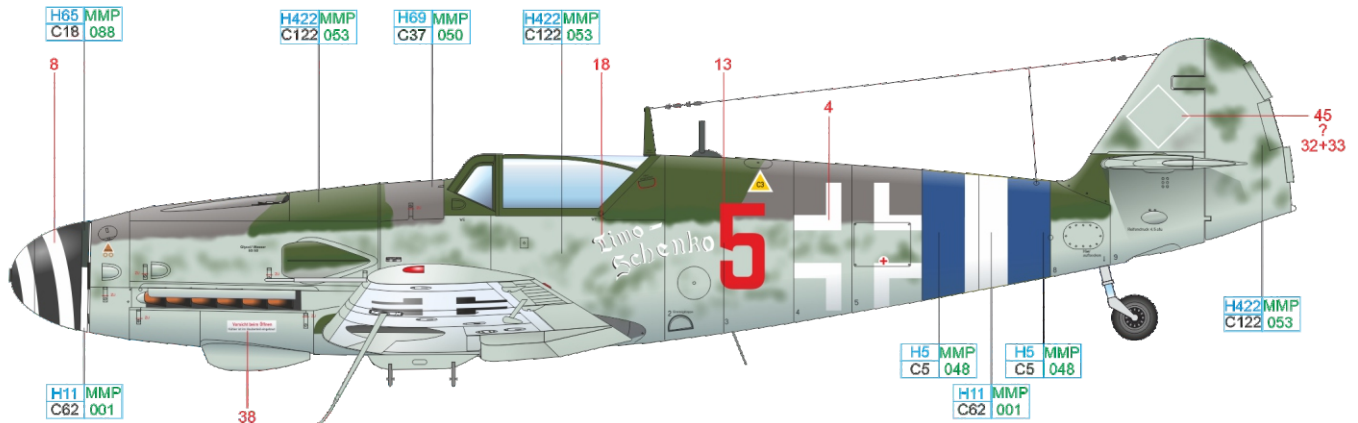
1. Paint black color air scoops on the nose
2. Apply decals No. 24, 25, 26, 27, 28, 29 and 30



RLM 70	H65 MMP C18 088	WHITE	H11 MMP C62 001	BLACK	H12 MMP C33 047
RLM 75	H69 MMP C37 050	RLM 76	H417 MMP C117 051	RLM 82	H422 MMP C122 053
			SUPER FINE SILVER	SM201	MMC 001

C Lt. Friedrich-Wilhelm Schenk, 2./JG 300, Borkheide, Německo, únor 1945

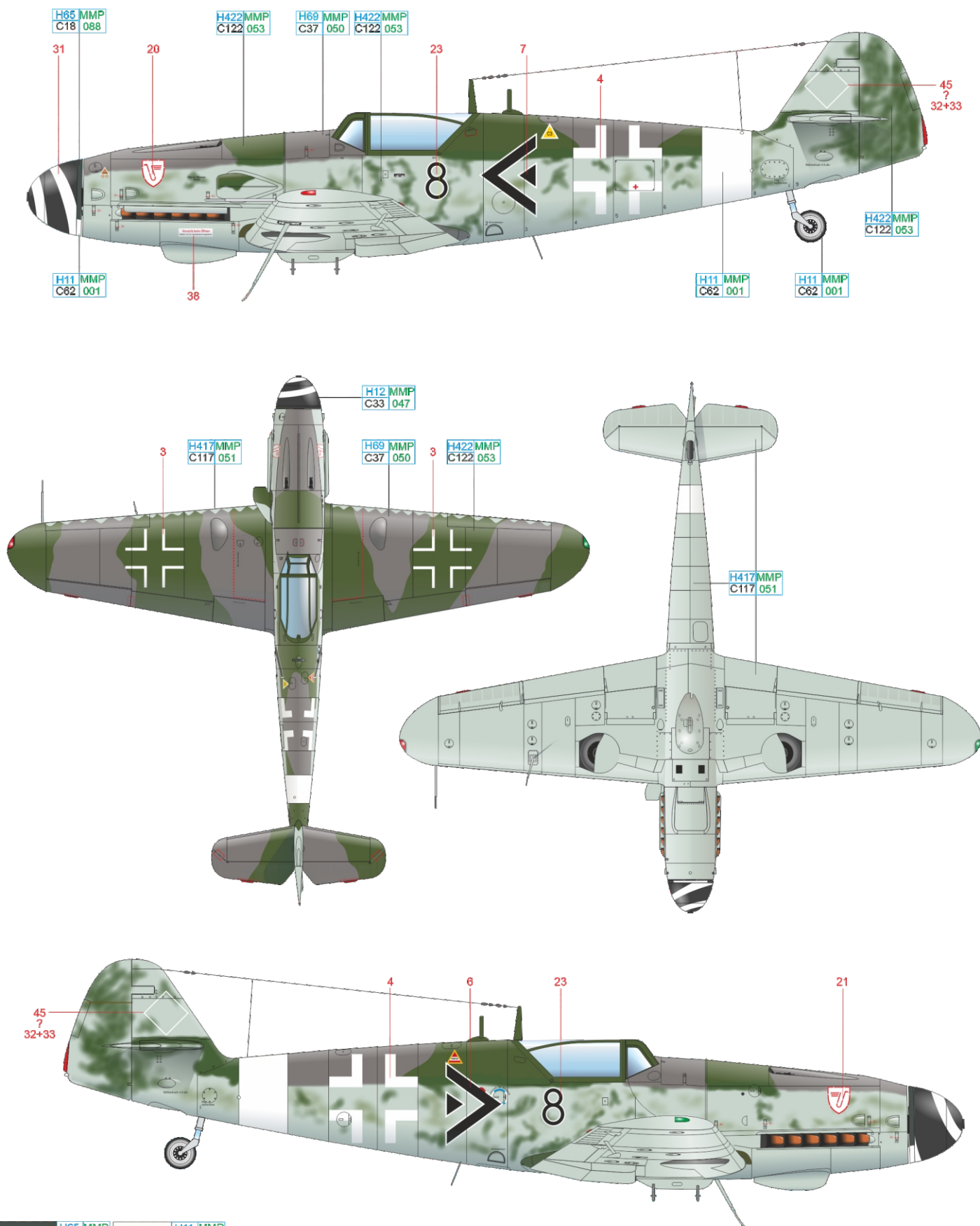
Schenkovi přátelé z řad leteckého personálu vymysleli tomuto pilotovi přezdívku Timo-Schenko. Měl to být žert využívající jméno sovětského maršála Semjona Konstantinoviče Timošenka, který se však rychle ujal a mechanici tuto přezdívku namalovali i na trup Schenkova stroje. Friedrich-Wilhelm Schenk létal u JG 300 od července 1944 až do března 1945, kdy byl převelen k JG 7, u níž pilotoval proudové stíhačky Me 262. Během bojů 2. světové války dosáhl celkem sedmi sestřelů protivníkových letadel. Po válce létal u společnosti Lufthansa.



RLM 70	H65 MMP C18 088	WHITE	H11 MMP C62 001	SUPER FINE SILVER	SM201 MMC 001
RLM 82	H422 MMP C122 053	RLM 75	H69 MMP C37 050	RLM 76	H417 MMP C117 051
				BLACK	H12 MMP C33 047
					BLUE
					H5 MMP C5 048

D Oblt. Alfred Seidl, I./JG 3, Paderborn, Německo, 2. polovina prosince 1944

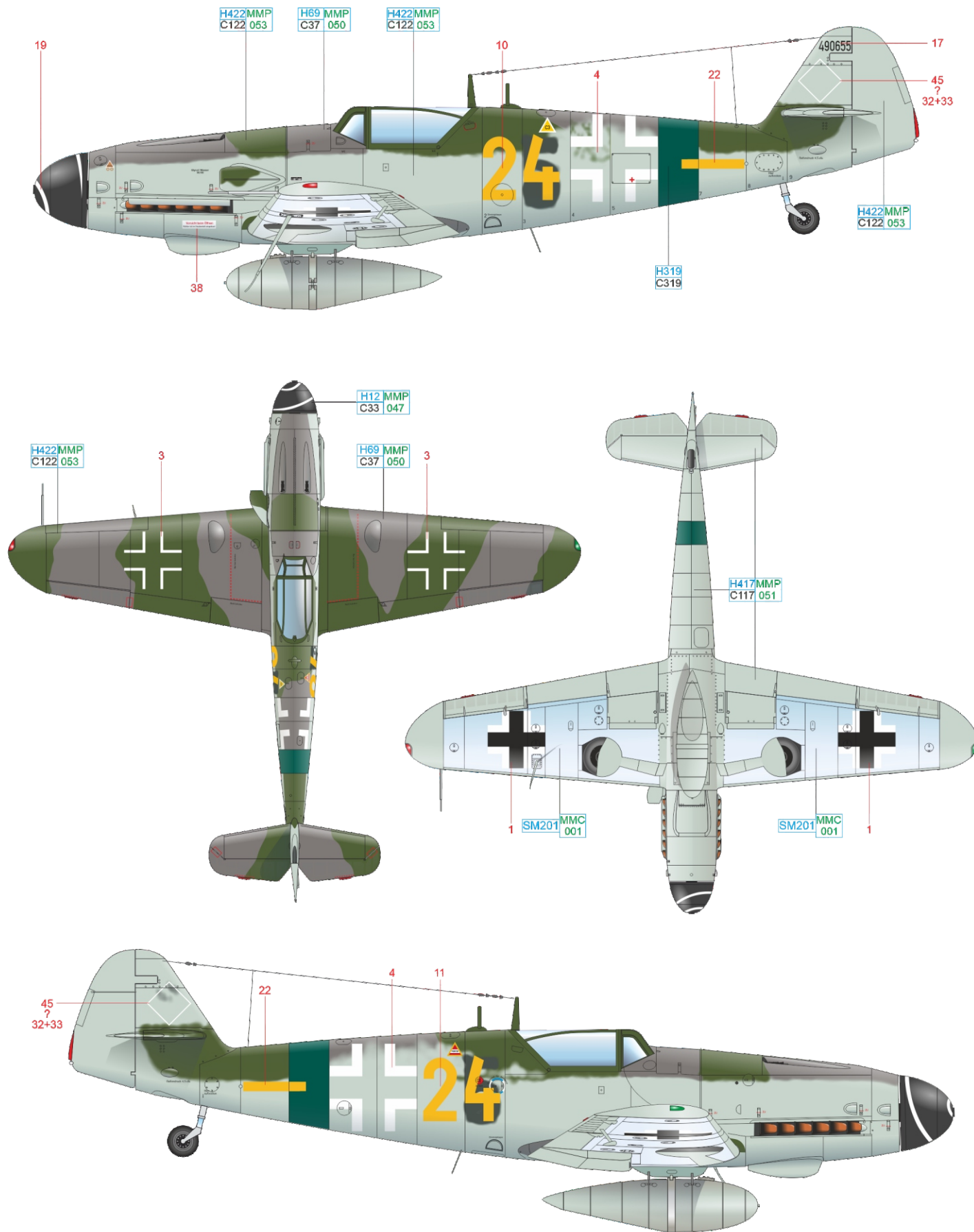
V prosinci 1944 obdržel velitel I. Gruppe Oblt. Seidl nový stroj Bf 109G-10 z výroby v továrně Erla v Lipsku. Gruppe v té době sídlila na letišti Paderborn, odkud podnikala lety proti americkým a britským jednotkám. S největší pravděpodobností vedl Oblt. Seidl s tímto letounem svou jednotku při operaci Bodenplatte 1. ledna 1945. Cílem útoku bylo letiště v Eindhoven. Marking stroje byl doplněn o bílý pruh před ocasními plochami, který označoval stroje JG 3 v rámci jednotek Obrany říše. Před trupovými kříži bylo namalováno označení stroje velitele Gruppe a pod odklopnou částí kabiny si nechal pilot domalovat osobní označení v podobě číslice 8. Toto označení nosily Seidlovy stroje během jeho služby u JG 53, u níž získal všech svých 31 vzdušných vítězství. Zvláštností jsou chybějící kříže na spodní ploše křídla. Stroj byl vybaven fotokulometem.



RLM 70	H65 MMP C18 088	WHITE	H11 MMP C62 001
RLM 82	H422 MMP C122 053	RLM 75	H69 MMP C37 050
		RLM 76	H417 MMP C117 051
		BLACK	H12 MMP C33 047

E WNr. 490655, Lt. Antonius Wöffen, 6./JG 27, Rheine-Hopsten, Německo, začátek března 1945

Antonius Wöffen se zúčastnil leteckých bojů s JG 27 od května 1943, kdy byla tato jednotka nasazena na jižní frontě, až do 11. března 1945, kdy byl v tomto letounu sestřelen protiletadlovou palbou poblíž městečka Rheinberg a po úspěšném nouzovém přistání zajat americkými vojáky. Během 2. světové války dosáhl Wöffen pěti potvrzených vítězství. Na fotografiích pořízených po přistání je vidět, že pod žlutým číslem 24 je zřetelné starší označení v podobě číslice 5. Marking doplňuje zelený pruh před ocasními plochami, který identifikoval stroje jednotky JG 27 v rámci Obrany říše.



- RLM 82 H422MMP C122 053
- RLM 75 H69 MMP C37 050
- RLM 76 H417MMP C117 051
- BLACK H12 MMP C33 047
- RLM 25 H319 C319
- SUPER FINE SILVER SM201 MMC 001

